POLSKA IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO

ZWYCZAJE I KLAUZULE
(OPINIE)
W POLSKIM HANDLU MORSKIM

BIULETYN NR 4

WARSZAWA 1953

Tylko do użytku służbowego

SPIS RZECZY

P.I.H.Z. nr 365 - dn.9.10.1953 r. Nakład 400 egzemplarzy, format A-4

1. Stosowanie terminu "około" dla określenia przybliżonej ilości ładunku drobnicowego w booking notach oraz interpretacja terminu "około".

Wyraz "około" przy określeniu ilości załadunku nie ma ustalonej granicy odchyleń i dlatego zaleca się unikać tego terminu przy definitywnych bookingach. Definitywny booking powinien sprecyzować dokładną ilość, wagę i kubaturę dla każdej partii towaru, dla której należy zarezerwować przestrzeń statku. Dla specjalnych towarów, których właściwości naturalne lub sposób produkcji mogą spowodować odchylenia w ilości, w wadze lub kubaturze, może być - za każdorazową zgodą armatora - zastosowana tolerancja umowna.

2. Ważenie ładunku pod burtą statku w trakcie operacji wyładunkowej przy istnieniu klauzuli "as fast as ship can".

Jeżeli ważenie towaru względnie inne manipulacje załadowcy lub odbiorcy przy przeładunku na statek lub ze statku powodują zwolnione tempo pracy, armatorowi przysługuje w oparciu o klauzulę "as fast as ship can" prawo zażądania przyśpieszenia przeładunku oraz zastosowania prawnych konsekwencji, którymi zagroził.

3. Czy Główny Dyspozytor jest uprawniony do skierowania do rejonu portu Gdańsk statku na warunkach liniowych, którego ładunki importowe w myśl konosamentu przeznaczone są do Gdyni.

Uprawnienia Głównego Dyspozytora ujęte są w Regulaminie Dyspozytorów Portu. W oparciu o ten regulamin, w szczególności artykuł 4, pkt.4 - Główny Dyspozytor nie powinien zmieniać ustalonego w umowie frachtowej miejsca wyładowania towaru bez zgody zainteresowanych stron /przewoźnik morski i dysponujący towarem/.

4. Zlecenie Centrali Handlu Zagranicznego dla spedytora odnośnie wystawienia konosamentu "Clean on board, to order, in blanco" do indosu.

W spedycji międzynarodowej stosowana jest powszechna praktyka, że w przypadkach, gdy spedytor nie otrzymał wyraźnego zlecenia odmiennego, podaje on siebie jako załadowcę i wystawia konosament na zlecenie /to order/, indosując go in blanco.

5. Sprawa ponoszenia kosztów załadunku i sztauerki sztuk ciężkich.

Na podstawie analizy stanu faktycznego w portach polskich, jak również w oparciu o doświadczenia portów zagranicznych stwierdza się brak jednolitej praktyki w zakresie ponoszenia kosztów przeładunku sztuk ciężkich, przewożonych statkami linii regularnych.

W przypadku opłacania przez załadowcę wyższych taryfowych stawek liniowych za sztuki ciężkie, które nie mogą być załadowane własnymi urządzeniami przeładunkowymi statku, zaleca się stosowanie w drodze umów podziału kosztów załadowania sztuk ciężkich według następującego klucza:

a/ statek pokrywa zwykłe koszty sztauerki w rozmiarach w jakich ponosi je przy przewozie przesyłek o wadze poniżej limitu, określającego sztuki ciężkie,

b/ towar ponosi wszystkie specjalne dodatkowe koszty z tytułu robocizny, dźwigowego holowania statku itp.

6. Klauzula "Livraison en cale"

Klauzula "Livraison en cale", odpowiadająca konosamentowej klauzuli "Turkey Clause", jest zwyczajowo stosowana na szlaku porty polskie - porty tureckie.

7. Segregacja towarów

Przez segregację rozumie się rozdzielenie odmiennych lub odmiennie oznaczonych przedmiotów wymienionych w zleceniu według wskazań zleceniodawcy, a w braku wskazań - stosownie do zwyczaju dla danego towaru.

8. Klauzula "ex landtank Rotterdam"

Koszty podgrzania utwardzonych tłuszczów w zbiornikach na nabrzeżu, celem umożliwienia ich przepompowania na statek, ponosi: w przypadku ich zakupienia na warunkach klauzuli "ex landtank Rotterdam" - sprzedający; na warunkach klauzuli "naked ex landtank Rotterdam" względnie "in landtank Rotterdam" - kupujący.